

令和4年度第1回 下関市環境審議会 議事録

日 時：令和4年7月27日（水）14:30～16:20

場 所：下関市リサイクルプラザ啓発棟3階 第1研修室

出席者：委員14名（欠席3名）、参考人（事業者）6名、
事務局7名

1 開 会

資料確認の後、本審議会が原則公開であること、傍聴要領の遵守及び議事録作成について説明を行った。

2 下関市環境審議会委員の委嘱

3 会長、副会長の選出

会長に荒井修亮委員が、副会長に倉本喜博委員が選出された。

4 諮問事項

下関市から下関市環境審議会に対して、次の件について諮問を行った。

（1）（仮称）下関北九州道路 環境影響評価方法書について

（2）下関市環境基本計画の中間見直しについて

5 議 事

（1）（仮称）下関北九州道路 環境影響評価方法書について

ア 事務局説明

（仮称）下関北九州道路 環境影響評価方法書に係る手続きについて、事務局より説明を行った。

イ （仮称）下関北九州道路 環境影響評価方法書の説明

事業者（都市計画決定権者の山口県）による事業概要の説明を行った。

（2）下関市環境基本計画の中間見直しについて

ア 事務局説明

下関市環境基本計画の中間見直しについて、事務局より説明を行った。

【主な質疑等】

（1）（仮称）下関北九州道路 環境影響評価方法書について

	発言内容
A委員	まず確認だが、この道路は8km、橋梁型で、主に自動車が利用すると考えているという事で間違いないか。
事業者	全長は約8km、自動車が利用する道路の予定である。
A委員	環境影響評価の視点を踏まえて行われているが、この道路ができて一番便益が得られるのは自動車の利用者と考えていいか。ステークホルダーとして、便益が得られるのは、交通面の自動車と想定されているか。
事業者	道路ができることによって、様々な効果があるが、この道路を利用できる、利用するのは、4車線の道路として計画しているので、自動車が便益を受ける部分が大半となると考えている。
A委員	この道路ができることによって地域が活性化する、あるいは道路交通によって経済効果を促す。例えば市民の立場で考えると、大きな道路ができた場合、車以外で我々はこの道路とどのような関係があるのか、この辺りはどのように考えているか。
事業者	事業の特性のところの説明したが、この道路ができることによって、暮らし、産業・物流、観光、災害時の代替路としての効果もあると考えている。
A委員	この橋梁自体、自動車以外、例えば歩行者や自転車に触れることはないか。
事業者	橋梁部の構造については、今後検討することになっている。現在については、自動車での利用を考えているが、検討中である。
A委員	公共事業や公共建設によって、通常は便益によって経済効果を図っていくわけで、橋梁部の必要性、道路の必要性を強調して、効果を強調するわけだが、別の視点で、ステークホルダーは市民や経済団体なので、この道路ができることによって、我々の使い方、

	<p>これからの市民社会に強調されると思う。こういう視点を、車以外の我々の生活が、また観光業が、これから大きい構造物ができるわけだが、さらにかなり費用が掛かると思うが、経済波及効果の影響を受ける我々が、橋についてどのような関係を持つか、九州と下関の誇りになるか、その視点を環境影響評価の中に入れていくべきだと思う。</p>
会長	<p>今の計画では、設計速度が 80km/h だから自動車専用道路ということになるわけだが、そこに自転車が走るということは考えているのか。やるとすれば、側道として自転車専用道を設置するとかになると思う。</p>
事業者	<p>現在構造については検討中であるが、当然自動車は走れる 4 車線ということになるが、自転車や歩行者についてはまだ何も決まっておらず、未定である。</p>
B 委員	<p>環境影響評価を行うにあたって、まず調査を行って、影響を予測していく。できた後、環境がどうなっているか評価をして、どう設計するか判断の材料となると思うが、まず実態、現状を調査し、その調査結果を基に予測するというのは、確立された手法があるという認識で間違いないか。</p>
事業者	<p>先ほど冒頭で、環境アセスメントの手続きの説明があった際に触れたが、予め事業者が環境に配慮した事業を進めていくにあたり、調査、予測、評価をして、対策を決めて、より良い事業計画を作り上げていこうという制度である。出来上がった後の経済効果というより、出来上がった後の環境影響をより回避、低減できる事業にしていきたいという制度である。手法が決められているかどうかについては、省令、技術指針、技術手法が道路事業においては確立されている。そのようなものを参考に、今予定している調査、予測について審査していただくということになる。</p>
会長	<p>工事は長い時間かかると思うが、工事中の、工事に伴う環境影響と、竣工して供用が始まった以降の環境への影響は全く違うと思</p>

事業者	<p>うが、それぞれ評価するという事で間違いないか。</p> <p>説明のスライド（スライド 33）にあるとおり、大気質から廃棄物等までの 14 項目を抽出して、こちらの項目を調査・予測・評価をこれから進めていく。右に環境要因が書いてあるが、このような行為をするとどのような影響が発生するかという星取表になっている。上の方に、工事を実施する場合、建設機械が稼働したり、工事用車両が走行したり、切土等の掘削があったり、そういうところの影響と、右が存在・供用というところで、出来上がった時点での道路の存在、自動車の走行に対する予測になっており、工事と供用時の両方やる。</p>
C 委員	<p>確認だが、今質問している内容は資料 3 で改めて提出する必要があるか。</p>
事務局	<p>本日の審議内容については議事録を作成するので、意見票を改めて提出していただく必要はない。なお、本日の回答内容が不十分である場合は、質問票を提出していただくようお願いする。</p>
C 委員	<p>個別具体的内容のため、ここで回答できればいいが、もし難しい場合は後日意見票を提出する。環境影響評価の項目の表（あらまし P.6 の下表）だが、大気質の項目で、工事の実施の機械の稼働と機械の運搬の箇所、二酸化窒素と浮遊粒子状物質に丸がついていない理由は何か。</p>
事業者	<p>この項目の選定については、先ほどの説明では割愛させていただいたが、国土交通省令、県及び市の条例、技術指針、そういうものを参考に設定させていただいた。大気質については、自動車から出るものとして、二酸化窒素や浮遊粒子状物質が注目されているが、現状懸念されるので参考項目としている。工事となると、建設機械から排出されるものとしてはそれほど量ではなく、どちらかというと粉じん、巻き上げていく埃を参考項目としている。事業特性や地域特性に応じて、二酸化窒素や浮遊粒子状物質を設定することになっており、その基準としては、現状の環境基</p>

	<p>準を達成していることが前提となっている。先ほど説明させていただいたとおり、環境基準を達成しているので、さほど顕著な影響が出ないということで選定していない。</p>
C委員	<p>工事期間がある程度長くなると想定されるので、また現場ではオフロード車が走行すると思う。もちろん低公害用のものを使用すると思うが、期間が長くなると一定量のものになると思うが、その点については環境基準を達成しているからという理由で外してもいいものなのか。</p>
事業者	<p>この建設機械の稼働による粉じん又は二酸化窒素や浮遊粒子状物質の予測手法については確立されている。この確立された予測手法を構築するにあたり、現場でいろいろ実測して、パラメータを作られている。その中で、二酸化窒素や浮遊粒子状物質は出ないことはないが、周辺に与える影響が顕著に及ぼすものではないという判断のもとでパラメータが作られているので、出ないことはないが顕著なものではないと認識している。</p>
C委員	<p>今後、準備書に進んでいくと思うが、その中でこの項目が丸になることは今後ないという認識でいいか。</p>
事業者	<p>手続き的な話になるが、方法書を出させていただいている。住民からの意見の聴取は終わったところ。これから県知事、市長意見をいただく中で、二酸化窒素や浮遊粒子状物質の予測が必要だというご意見が出た場合は、再度検討させていただくことになる。</p>
D委員	<p>道路ができた後の大気質の評価だが、現在は4車線、80km/hの自動車走行で評価を計画しているとなっているが、以前この審議会で、配慮書のと看、道路の接続について、彦島からあとどういふふうに接続するかで、かなり影響が違ふのではないかと指摘された委員がいらっしやった。方法書には、一般国道に接続又は高速道路に接続も今後入ってくるのではと思うが、具体的に工事や場所が決まってくると、実際の走行が80km/hになっているの</p>

	<p>で、車がある程度滞留したり等あるので、状況が決定したら環境影響評価を反映するというにしていた方が、実際道路ができてから車が渋滞したから大気質がというクレームが減ると思う。ある程度決まったら、80km/h の評価だけでなく実施すべきという意見が以前あった。</p>
会長	<p>接続は、国道 191 号線と国道 3 号線ということで、前回から接続関係について何か動きはあるか。あるいは、今の時点では接続部分は考えられないということか。</p>
事業者	<p>下関北九州道路が接続して、その後の影響がどうなるかということか。下関北九州道路ができることで、周辺道路は影響がかなり出ることになる。周辺のネットワークについては検討中で、今お示しすることはできない状況である。</p>
事業者	<p>確認だが、今の質問は渋滞等の影響を考慮して予測、評価をなさうということか。</p>
D委員	<p>そういうことではなくて、どこにどういうふうに接続するかで、そのまま高速道路で既存のところと繋ぐとすると、80km/h の予測方法で問題ないが、低速のところを 80km/h で予測していいのかということもあるので、接続部分が決まってから影響を反映した評価をするということはないのか。</p>
事業者	<p>下関北九州道路に接続する道路は、旧彦島有料道路と北九州都市高速道路までは決まっている。その間にインターチェンジ等の計画を今検討中でまだ決まっていない。接続する道路の影響、これは対象道路ではないが、その道路の影響も含めて予測、評価をする。下関北九州道路と接続する道路を含めて、周辺の環境影響を予測、評価することになる。速度について、現状で設計速度は 80km/h と定まっているが、法定速度は決まっていない。これから計画が決まれば、速度が決まってくることになるが、予測、評価においては、設計速度又は法定速度で予測、評価する予定である。本線 4 車線は、例えば法定 80km/h とすれば、80km/h で走</p>

	<p>行していると思うので、80km/h で予測するが、ランプ等は速度が落ちる。そういうところは、設計速度も低下する。例えば40km/h であれば、40km/h で予測、評価する。また、ランプ等では加減速がある。加減速も考慮して予測、評価する。</p>
D 委員	<p>そういうところを、住民説明等でも是非丁寧にしていただければ安心されると思う。</p>
E 委員	<p>今のところは非常に重要なところである。配慮書の答申でも指摘があったということ。今の回答でかなり回答いただけたと思うが、答申で指摘されたもので回答されていないものがある。接続道路の周辺に関して、調査範囲とするという文言が方法書に書かれるべきだと思う。先ほどの説明では、特にそのような説明はなかったと思うが、その点いかが考えているか。</p>
事業者	<p>市長からのご意見で、「供用後の取付道路及び周辺道路の渋滞等への影響並びに工事による海洋への影響を考慮の上、環境への影響を回避又は十分に低減するよう、工事計画等を検討すること。」というご意見をいただいている。我々は、周辺の取付道路の渋滞、未然に回避又は低減できるような工事計画いわゆる事業計画を検討することというふうにこの意見を取り扱い、回答としては、「事業実施に向けては、本事業の目的を勘案しつつ、各環境要素への影響について、できる限り回避・低減するよう事業計画で配慮します。」というように簡易的なものになるが回答している。</p>
E 委員	<p>実際に建設された後に接続道路などに問題が起こったら、実際に問題が降りかかってくるのは市なので、そうならないように、実際に調査される内容を注意して方法書を作っていただきたい。</p>
F 委員	<p>景観の要因について、景観は主観的なもので変わると思うが、評価の手法として書かれているのは、回避又は低減に係る評価とあるが、何を回避して何を低減するかによって変わってくるのかなと思ひ、評価の基準が何かあれば教えていただきたい。</p>

事業者	<p>ご意見のとおり、景観については一定の基準がない。これを守ればいいという基準はない。予測手法については、フォトモンタージュ法という写真を撮ってそこに出来上がりの形を見せる視覚的な表現、これがまさに客観性はなく主観的なものになる。一方で物理的指標として、視野角 60 度から 30 度までの範囲の中で、どれほど事業の構成が含まれるか、スカイラインを遮ると景観が悪くなると言われているものがあり、スカイラインに関するある程度の判断基準はある。このようなことを参考に検討していくことになる。</p>
会長	<p>橋脚型ということで、海の中に何本か橋脚が建つことになる。何本建つかは今の時点では分からないということか。当然のことながら、海の中に橋脚を建てることで、海を利用する一般漁業や海の生活に非常に影響があると思うが、そのことも十分配慮されるということか。水環境としか書いていないので、海洋関係なのか、河川なのか、水環境はどういうことになるのか。</p>
事業者	<p>水環境には両方含まれる。河川、海域の公共用水域全てを水環境と言っている。スライドの星取表を見ていただきたいが、関門海峡を橋梁で通過することだけは決まっている。橋脚が入るかどうかは検討中である。最低限言えることは、関門航路には橋脚は建てられないということ。現実的には、距離からすると橋脚を入れないと厳しいだろうなという感覚でいる。そのために、工事の実施のところに水底の掘削等という項目がある。橋梁が建つ可能性が高いため、橋梁を建てる工事をする、水質を悪化させる。底質を巻き上げる。これに伴って、動植物、生態系まで影響が出てくると考えている。そういうことで、橋脚等の工事等があれば、その時に予測、評価していこうと考えている。</p>
会長	<p>水質、底質とあるが、橋脚の工事をする、当然騒音、水中騒音も出てくる、それはどこかに入ってくるのか。</p>
事業者	<p>水中騒音に対する影響を与えるものは動物になる。動物の中で、海生哺乳類の工事音への影響は評価をする。</p>

(2) 下関市環境基本計画の中間見直しについて

	発言内容
E委員	意見票の提出が8月下旬であり、この会議の後という説明があった。今回からこの審議会に参加させていただいている者にとって、基本計画に記載がある前計画とは何なのか、例えば、13ページに前計画における施策の進捗、実施状況と説明があるが、その前計画は、2017年以前のものなのか、それとも2017年以降の策定のものなのか、区別がつかない。その前計画が分からないのに、それをどの程度達成していて、問題意識は何なのかという説明を受けずに、自分たちでこれを読み解いて意見を書くことを求められることについて、少し不親切に感じるがいかがか。
環境政策課	こちらの説明が不足していた。前計画とは、各委員にお配りした、2017年（平成29年）策定の環境基本計画の前に策定された計画のことである。確かに13ページの中には、2017年に策定した計画以前に策定した計画についての進捗、成果というものが示されている。これを踏まえて現計画が策定されているので、今回はこの部分ではなく、現計画の中で、基本目標や施策の方向性などへの評価を踏まえた形で見直しを行うこととしているので、それらに対してご意見をいただきたい。
会長	2017年以降のこれまでに実施してきた達成状況や、上手くできているものや上手くできていないもの、また問題意識などを知らせていただかないと、意見を書きにくいのではないかと思います。
環境政策課	これについては先ほど申し上げたとおり、成果指標、それから進捗指標、達成状況評価について、別にまとめたものをご用意する。中間見直し案と併せてお送りする予定にしているので、そちらをご覧ください。
D委員	中間見直しの背景について、例えば新型コロナウイルス感染症の影響によるライフスタイルや世界情勢というのは、市だけではなく、大学でも同じように事業の評価の枠組みが変わったという点

	<p>で、似たような事例がある。例えば、これまでは大学の医者が何人いたかという外的な評価だったが、大学の作った YouTube やホームページをどれくらい観ていただけるかといった評価に急激に変化した。これらの環境事業についても、例えば公開している動画を市民の方にどのくらい観てもらったか、訪れたかではなく、どれくらい動画を観ていただいたかというような評価に変更しようなどの議論も出てくることと思う。そのために、大学においても部局をまたぎ誰が何をやるのか、予算などの調整が非常に難しかった経緯があり、市も、こういったことを含めて見直し等の検討をされると考えて良いか。</p>
環境政策課	<p>主要な施策の方向性については、私ども環境部だけではなく、庁内全体で様々な部局が取り組んでいる事業がある。また、新型コロナウイルスの影響で、そういった施策にも多分に影響が出ている。このような状況のなか、事業を実施しなかったという評価もあれば、実施しなかったけれども今後も継続するという評価もある。一方、見直しを行う、事業を終了するということもあり、今後も感染状況がどう推移するか、全く見通しが立たないが、ある程度考えたうえで見直しをかけていかなければならないと思うので、これらも併せて庁内の照会に反映させていきたいと考えている。</p>